



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEI

018884/EU XXIII.GP
Eingelangt am 08/08/07

Brüssel, den 3.8.2007
KOM(2007) 475 endgültig

2005/0191 (COD)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION
gemäß Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EG-Vertrag zu den
Abänderungen des Europäischen Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt des Rates
betreffend den Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION
gemäß Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EG-Vertrag zu den
Abänderungen des Europäischen Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt des Rates
betreffend den Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt

zur Änderung des Vorschlags der Kommission gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag

1. Einleitung

Gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags muss die Kommission eine Stellungnahme zu den vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung vorgeschlagenen Abänderungen abgeben. Die Kommission nimmt nachfolgend zu den Änderungsanträgen des Parlaments Stellung.

2. Hintergrund

Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat
[KOM(2005) 0429 endg. – C6-0290/2005 - 2005/0191(COD)]: 22.9.2005

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 20.4.2006

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 15.6.2006

Annahme des Gemeinsamen Standpunkts: 11.12.2006

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in zweiter Lesung: 25.4.2007

3. Ziel des Kommissionsvorschlags

Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ist seit Januar 2003 in Kraft. Erfahrungen aus den Inspektionen der Kommission und der täglichen Anwendung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten zeigen, dass die rasche Umsetzung einer Reihe von den Mitgliedstaaten entwickelter nicht verbindlicher Empfehlungen in Rechtsvorschriften durch die schnelle Ausarbeitung und Annahme der Verordnung in der Folge der Ereignisse des 11. September 2001 zu verschiedenen Problemen geführt hat, die die Umsetzung der Verordnung spürbar beeinträchtigen.

Die Kommission hat daher eine Überarbeitung der Verordnung vorgeschlagen. Ziel ist es, die rechtlichen Anforderungen klarer zu fassen, zu vereinfachen und weiter zu harmonisieren, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt insgesamt zu verbessern. Die neue Rahmenverordnung sollte nur die Grundprinzipien für Maßnahmen vorgeben, die zum Schutz der Zivilluftfahrt gegen unrechtmäßige Eingriffe notwendig sind, während in den Durchführungsbestimmungen die technischen und verfahrensbezogenen Einzelheiten festgelegt werden sollten.

4. Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments

Die Kommission kann die meisten der vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungen ganz, teilweise oder im Grundsatz akzeptieren. Die Abänderungen, denen die Kommission zustimmen kann, bestätigen den ursprünglichen Vorschlag der Kommission, führen geringfügige redaktionelle Änderungen ohne Beeinträchtigung des Vorschlags ein, fügen Berichtsanforderungen hinzu und führen eine sehr willkommene Bestimmung zur Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ein.

Die Kommission kann in Gänze folgende Abänderungen akzeptieren (ggf. vorbehaltlich einer redaktionellen Überarbeitung): 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 und 93. Im Grundsatz akzeptieren kann sie die Abänderungen 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 und 96, und teilweise die Abänderungen 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 und 72. Die verbleibenden Abänderungen 2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 und 97 sind abzulehnen.

Im Grundsatz akzeptierte Abänderungen

Die **Abänderung 12** zur Schaffung eines Solidaritätsmechanismus, der nach Terroranschlägen Unterstützung leistet, ist ein neues Konzept, das nur in der Präambel aufgeworfen wird. Die Kommission ist sich der Bedeutung dieser Frage bewusst, meint jedoch, dass sie in ihrer Tragweite über den Verkehrssektor hinausgeht.

Die **Abänderung 17** mit einer Begriffsbestimmung für „Flughafen“ ist streng genommen in dieser Verordnung nicht erforderlich, kann aber im Grundsatz von der Kommission akzeptiert werden.

Die **Abänderung 20** mit einer Änderung der Begriffsbestimmung des „abgegrenzten Bereichs“ ist nicht erforderlich, da die luftseitigen Bereiche von Flughäfen nie der Öffentlichkeit zugänglich sind. Um dies deutlich zu machen, wäre es besser, das Wort „luftseitigen“ vor „Bereich“ einzufügen.

Die **Abänderung 23** mit einer Änderung der Begriffsbestimmung von „Post“ ist akzeptabel, es sollte jedoch deutlich werden, dass „Post des Luftfahrtunternehmens“ ausgeschlossen ist.

Die **Abänderungen 25 und 26** mit Änderungen der Begriffsbestimmungen für den „bekannten Versender“ und den „Großkundenversender“ stehen im Einklang mit dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission. Es wäre jedoch nützlich, „für eigene Rechnung“ hinzuzufügen, da dies die Klarheit des Textes verbessern würde. In Abänderung 26 wäre es außerdem angebracht, „oder Post auf Nur-Post-Flugzeugen“ zu verwenden, da dies besser mit der restlichen Verordnung in Einklang stünde.

Die **Abänderung 38** zur Transparenz bei Entgelten besagt, dass Sicherheitskosten für den Fluggast anzugeben sind. Dies ist für die Verordnung streng genommen nicht relevant, könnte aber als Mittel zur Gewährleistung einer größeren Transparenz für die Bürger angesehen werden.

Die **Abänderung 46** zur Zusammenarbeit mit der ICAO wird begrüßt, sollte aber in einen eigenen Artikel eingefügt werden, da Artikel 6 nur Drittstaaten betrifft, worunter die ICAO nicht fällt.

Die **Abänderung 49** zu Sicherheitsprogrammen ist zwar überflüssig, kann aber akzeptiert werden.

Die **Abänderung 56** zur Anerkennung der Sicherheitsprogramme von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist akzeptabel, doch sollte der Wortlaut so geändert werden, dass örtliche Erfordernisse mit einbezogen werden.

Die **Abänderung 68** zum Datum der Anwendung hängt davon ab, wann die Verordnung angenommen wird.

Die **Abänderung 92** zum Grundsatz, dass Schusswaffen im Frachtraum sicher sind, ist akzeptabel, könnte jedoch besser formuliert werden.

Die **Abänderung 94** zur eindeutigen Definition der Zuständigkeiten im Falle eines unrechtmäßigen Eingriffs kann akzeptiert werden.

Die **Abänderung 96** zur Sicherheitsausrüstung ist nur akzeptabel, wenn das Wort „approved“ durch „defined“ ersetzt wird, da kein EU-weites Genehmigungssystem eingerichtet ist (dies ist in der deutschen Fassung der Abänderung bereits mit „festgelegt“ übersetzt).

Teilweise angenommene Änderungen

Die **Abänderung 6**, die geringe redaktionelle Änderungen vorsieht, kann akzeptiert werden, nicht aber die Ersetzung von „dieser Verordnung“ durch „dem neuen Rechtsakt“.

Die **Abänderung 7** ist akzeptabel, nicht aber die Ersetzung von „dieser Verordnung“ durch „des neuen Rechtsakts“.

Die **Abänderung 13** beschränkt die Fassung von Anhang 17 auf die bestehende Fassung. Zwar war dies Bestandteil des ursprünglichen Kommissionsvorschlags, doch hat die Kommission das Argument des Rates akzeptiert, um diese Kompetenz zu behalten, wann immer es neue Fassungen gibt. Dasselbe Argument gilt für die **Abänderung 15** bezüglich der Bezugnahme auf das Abkommen von Chicago.

Die **Abänderung 29** zu „begleitender Sicherheitsbeamter“ sollte Sicherheitsbeamte sowohl von Mitgliedstaaten als auch von Drittstaaten erfassen, so dass „Mitgliedstaat“ durch „Staat“ ersetzt werden sollte.

Die **Abänderungen 34 und 51**, durch die die Möglichkeit gestrichen wird, das Dringlichkeitsverfahren zur Annahme von Durchführungsmaßnahmen im Komitologieverfahren zu nutzen, kann nicht akzeptiert werden.

Die **Abänderung 54** zu Sicherheitsprogrammen von Luftfahrtunternehmen sollte sowohl auf gemeinschaftsrechtliche Verpflichtungen als auch auf die Verpflichtungen nationaler Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt verweisen, nicht nur auf letztere. Auch sieht der ursprüngliche Vorschlag für Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und andere Einrichtungen ähnliche Verpflichtungen vor, was bei Übernahme dieser Abänderung nicht mehr der Fall wäre.

Die **Abänderung 70**, in der die Wörter „die betroffenen Personen“ durch „das gesamte Personal“ ersetzt werden, ist zurückzuweisen, da es nicht möglich sein sollte, dass eine nicht zum Personal gehörende Person einen Ausweis erhält, der einen unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen gewährt, *ohne* dass sie zuvor eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich absolviert hat.

Die **Abänderung 72**, in der das Wort „Post“ gestrichen wird, führt zu Ungereimtheiten in dem Teil des Rechtsakts, der sich auf Fracht und Post bezieht.

Von der Kommission abgelehnte Abänderungen

Die **Abänderung 2**, mit der „Diese Verordnung“ durch „Dieser neue Rechtsakt“ ersetzt wird, ist nicht akzeptabel, da dieser Rechtsakt in einigen Jahren nicht mehr neu sein wird.

Die **Abänderungen 3, 31, 39 und 44** zur Finanzierung der Sicherheit sollen die Mitgliedstaaten verpflichten, einige Kosten der Luftsicherheit zu tragen, nämlich für diejenigen Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten über die EU-Verordnung hinaus verlangt werden („strengere Maßnahmen“, wie sie nach Artikel 5 der Verordnung erlaubt sind). Zwar kann die Kommission Verständnis dafür aufbringen, aber diese Frage sollte nicht in der vorgeschlagenen Verordnung behandelt werden, deren Gegenstand technische Normen sind.

Die **Abänderungen 8 und 60** zur EASA legen fest, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit Sicherheitsinspektionen durchführen soll. Es ist nicht angebracht, durch eine solche Abänderung den Tätigkeitsbereich der EASA wesentlich zu ändern, indem ihr Zuständigkeiten im Bereich der Luftsicherheit zugewiesen werden.

Die **Abänderungen 10, 67, 77, 78, 79 und 81** zu Abkommen mit Drittländern bezwecken, dem Ziel einer „One stop“-Sicherheit für Flüge zwischen der Gemeinschaft und Drittländern näher zu kommen. Die hinter den Abänderungen stehende Absicht ist lobenswert, doch machen sie die Aufgabe schwieriger und nicht, wie beabsichtigt, leichter. Da die Vorschriften zu Umsteigefluggästen und Umladegepäck auf Flughäfen der Gemeinschaft anzuwenden sind, sind keine extraterritorialen Aspekte betroffen, so dass keine Abkommen notwendig sind. Es sollte möglich sein, Sicherheitsstandards in Drittländern im Rahmen des Komitologieverfahrens anzuerkennen.

Die **Abänderungen 21 und 32** zu Zuverlässigkeitsüberprüfungen sollen die Vorschriften harmonisieren, die für Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Flughafenpersonal und Flugzeugbesatzungen gelten. Dies überschreitet den Anwendungsbereich des Rechtsakts, da die Arbeit nationaler Nachrichtendienste betroffen wäre (Subsidiarität).

Die **Abänderung 22** zu Umsteigefluggästen ist nicht akzeptabel, da Fluggäste, die mit demselben Flugzeug unter einer anderen Flugnummer abfliegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausfielen.

Die **Abänderung 33** führt eine Verfallsklausel ein, wonach alle Durchführungsvorschriften nach 6 Monaten überprüft und neu angenommen werden müssen. Dies würde zu Rechtsunsicherheit führen, da es bei den anzuwendenden Maßnahmen keine Stabilität mehr gäbe, worunter die Branche am meisten zu leiden hätte.

Die **Abänderung 36** führt Risiko-, Folgen- und Kostenbewertungen ein. Während die Festlegung der Normen und der Politik allgemein Gegenstand einer Risiko- und

Folgenbewertung sein wird, wäre es nicht angebracht, diese auch für Einzelmaßnahmen und -verfahren durchzuführen. Außerdem wird die Gruppe zur Vertretung der betroffenen Kreise (Abänderung 65, die die Kommission akzeptieren kann) in der Lage sein, ein Forum für die detaillierte Bewertung von Durchführungsmaßnahmen und -verfahren zu bieten.

Die **Abänderung 37** führt die Möglichkeit ein, dass Mitgliedstaaten von Maßnahmen abweichen, die sie für unangemessen halten. Dies würde das gesamte Konzept harmonisierter Mindestniveaus für die Luftsicherheit in der gesamten Gemeinschaft über den Haufen werfen und wieder zum vorherigen Zustand führen, für den nicht aufeinander abgestimmte nationale Vorschriftenwerke kennzeichnend waren.

Die **Abänderung 47**, nach der die Kommission ein Drittland zu konsultieren hat, bevor eine Antwort an dieses Drittland verfasst wird, ist für eine EG-Verordnung nicht angebracht.

Die **Abänderung 57**, mit der der Anwendungsbereich auf reglementierte Beauftragte beschränkt wird, ist nicht akzeptabel, da die Vorschriften nicht nur für reglementierte Beauftragte gelten sollten.

Die **Abänderung 62**, wonach jeder europäische Flughafen, der in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, mindestens einmal innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung inspiziert wird, ist unrealistisch. Dies würde entweder bedeuten, dass die Kommission 200 Inspektionen im Jahr durchführt oder sie den Mitgliedstaaten einen Vier-Jahres-Zyklus für die Inspektion ihrer Flughäfen auferlegt, was nicht häufig genug ist.

Die **Abänderung 63** soll die Anzahl der in Bezug genommenen Bestimmungen verringern. Es sollte jedoch bei allen Maßnahmen und Verfahren, die sensible Sicherheitsinformationen umfassen, möglich sein, diese als geheimhaltungspflichtige EU-Informationen anzusehen.

Die **Abänderung 66** entspricht der Abänderung 64, die bereits von der Kommission akzeptiert wird.

Die **Abänderungen 73, 75, 86 und 90** weisen einen Detailgrad auf, der den Durchführungsvorschriften vorbehalten sein sollte.

Die **Abänderung 74** verdoppelt Bestimmungen, da der Punkt bereits durch Ziffer 4.1.3b) des Anhangs abgedeckt wird. Die **Abänderung 82** zur Identifizierung von Gepäck im Frachtraum entweder als begleitetes oder unbegleitetes Gepäck entspricht dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag, sollte aber geändert werden, da eine Unvereinbarkeit mit dem ICAO-Anhang 17 (Leitlinien) vorlag.

Die **Abänderungen 84, 85, 87, 88 und 89**, in denen das Wort „Post“ gestrichen wird, führen zu Ungereimtheiten in dem Teil des Rechtsakts, der sich auf Fracht und Post bezieht. Hinsichtlich Abänderung 85 ist außerdem der vom Rat vorgeschlagene Wortlaut präziser.

Die **Abänderung 95** zur Schulung gilt nur für Personal mit Flughafen- oder Besatzungsausweisen, die weder an zeitweiliges Personal noch an Besucher ausgegeben werden.

Die **Abänderung 97** zu Zuverlässigkeitsüberprüfungen vor der Erteilung von Pilotenlizenzen überschreitet den Anwendungsbereich dieser Verordnung.

5. Schlussfolgerung

Gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag ändert die Kommission ihren Vorschlag entsprechend den obigen Ausführungen.